

# **La regionalización en los países en vías de desarrollo. El caso de Brasil**

**A propósito del Coloquio de Burdeos sobre  
«La regionalización del espacio en Brasil»**

por **HORACIO CAPEL SAEZ**

Coincidiendo con la inauguración del nuevo Centro de Estudios de Geografía Tropical (GEGET), se ha celebrado en Burdeos, durante los días 20 al 22 de noviembre de 1968, un seminario sobre el tema general «La regionalización del espacio en Brasil» (\*). El propósito de la presente nota es comentar brevemente las comunicaciones presentadas y señalar algunas ideas generales acerca del problema de la regionalización en un país en vías de desarrollo, a la luz de las discusiones a que ha dado lugar dicho seminario. Utilizaremos además algunos trabajos anteriores publicados acerca de este mismo tema (La lista completa de las comunicaciones y la bibliografía complementaria puede encontrarse al final de este artículo; las notas remiten a dicha bibliografía.)

## **El significado de la complementariedad en la regionalización**

Tras una introducción metodológica a cargo de E. Juillard, sobre la que luego volveremos, la primera parte del seminario estuvo dedicada al estudio de los factores de la regionalización del espacio en Brasil. Se analizaron sucesiva-

\* En realidad este seminario constituye el primero de una serie que sobre temas referentes a la zona tropical piensa organizar este nuevo centro de investigación geográfica, dependiente del Centre National de la Recherche Scientifique, y colocado bajo la dirección de Guy Lasserre.

Al coloquio han asistido, además de los geógrafos del Instituto de Geografía de Burdeos (Papy, Barrère, Borde, Huetz de Lemps, etc.) un gran número de profesores de diversas universidades francesas (Bataillon, Cabot, Collin-Delaveaud, Delvert, Gourou, Rougerie, aparte de los autores de las comunicaciones). También han participado en él, especialmente invitados, diversos profesores extranjeros procedentes del Brasil (Lysia Bernardes, Milton Santos, Celso Furtado), de Portugal (Orlando Ribeiro, Martins, Soeiro de Brito, Suzane Ribeiro-Daveau), de Canadá (Denis) y de Argentina (Manoiloff). Por parte española asistieron el profesor Vilá Valentí y el autor de estas líneas.

Debe resaltarse la perfecta organización del coloquio, éxito que recae sobre los directores del mismo, los profesores Lasserre y Milton Santos y sobre su secretario general P. Vanne-tier, eficazmente secundados por un activo y simpático grupo de jóvenes geógrafos bordeleses.

El coloquio finalizó con una excursión al viñedo de Saint Emilion en la cual los participantes tuvieron ocasión de visitar diversas bodegas y escuchar las interesantes explicaciones de P. Barrère y Ph. Roudié.

El autor desea expresar aquí su agradecimiento al Prof. Lasserre y al Prof. P. Monbeig, director científico del C.N.R.S., por la ayuda prestada para asistir al coloquio.

mente la influencia de las condiciones históricas y del medio natural, así como el papel de la ganadería y de la economía de plantación.

La comunicación de Orlando Ribeiro (2) acerca de las condiciones históricas de la regionalización del espacio en Brasil, puso de relieve la influencia de las diversas fases económicas en la organización del espacio brasileño y el desplazamiento sucesivo del centro de actividad hacia el sur del país, hacia la zona extratropical. Fue en la punta nordeste, en plena zona tropical, donde, con elementos totalmente importados (esclavos de Africa, ganado y caña de Europa y de las islas atlánticas), se organizó en torno a las ciudades portuarias una economía de exportación. Esta presentaba dos aspectos complementarios: por un lado el monocultivo agrícola azucarero en el litoral; por otro, en el interior, los vastos espacios ganaderos de donde procedían los bueyes y caballos que suministraban la fuerza para el transporte y para el trabajo de los ingenios. Esta organización económica vino de hecho a acentuar un contraste natural ya existente en esa área, el de bosque atlántico litoral y *sertão* semiárido interior. Todo este sistema económico estaba dirigido por las ciudades portuarias que realizaban la relación con Europa y que orientaron la penetración desde el litoral hacia el interior.

Existen varias fases de organización económica, según la actividad preponderante. El siglo xvi es el del comienzo de las plantaciones de caña y de la ganadería extensiva; actividades que se consolidan en el siguiente siglo, junto con la aparición del tabaco y la recolección de especies en la Amazonia. El siglo xviii es el de la minería del oro y diamantes, que desplaza el centro de actividad brasileño hacia el Sur y hace la fortuna de Rio de Janeiro. El café y la ganadería serán los factores de desarrollo en el xix; la demanda de mano de obra se intensifica y la prohibición de la trata da lugar a una gran afluencia de inmigrantes de procedencias diversas (alemanes, italianos, portugueses, japoneses). El centro de la actividad se desplaza así aún más hacia el sur, al estado de São Paulo, es decir, a la zona extratropical. Hoy los cinco estados del sur cuentan con la mitad de la población brasileña concentrada en sólo una décima parte del territorio y São Paulo es la gran metrópoli económica. La fundación de Brasilia, que O. Ribeiro sitúa dentro de la tradición ibérica, como la de Madrid y Nova Lisboa (Angola), es un intento de dar cohesión continental a un país atlántico.

La segunda comunicación planteó el problema del papel que el medio natural juega en la definición y en la extensión de los diversos tipos de regiones brasileñas. Su autor, J. Demangeot (3), señaló como la noción de aptitud agrícola es aún esencial en Brasil, aunque ha de ser definida en función de las técnicas utilizadas. En un medio con predominio de un cultivo itinerante sobre rozas (*queimadas*) el carácter de la vegetación es fundamental para comprender la estructura agraria, ya que existe una aptitud distinta a la roturación según el tipo de vegetación de que se trate (arden mejor los bosques menos húmedos). Los matices edáficos, sobre todo en un medio tropical, son muy importantes, ya que los suelos forestales tropicales son más ricos en topografía inclinada que en topografía plana, de donde el interés de los accidentes de relieve; por otra

parte, el papel de los paleosuelos, a veces muy ricos, es también digno de consideración en la aptitud agrícola de una región.

La comunicación de Demangeot resaltó la gran importancia del relieve en la fijación de los marcos regionales en los países tropicales debido a la regularidad de los vientos y señaló cómo los accidentes topográficos netos son frecuentemente también límites ecológicos y por consiguiente límites regionales; al mismo tiempo estos límites naturales constituyen igualmente obstáculos a la circulación, ya se trate de accidentes de relieve, de sectores pantanosos, o de rápidos en los ríos. El tamaño de las regiones geográficas más elementales consideradas en el Atlas Nacional del Brasil («unidades fisiográficas») le parecen a Demangeot un caso ejemplar de adaptación al medio natural; comprueba que su extensión es más reducida sobre los relieves atlánticos más elevados, erosionados y compartimentados y por ello de una mayor variedad ecológica; por el contrario, su tamaño es mucho mayor sobre los vastos espacios uniformes interiores.

En suma, la comunicación de Demangeot intentó trazar un cuadro general de la influencia del medio natural sobre la regionalización, aunque en él subsistían tantas excepciones y reservas que su validez quedaba muy disminuida.

La comunicación de Pierre Deffontaines, sobre el papel de la ganadería en la regionalización del espacio brasileño (4), insistió de nuevo sobre la distinción primordial entre bosque litoral vocado a la agricultura de plantación y sectores interiores ganaderos. La ganadería en Brasil es una creación exógena, con ganado procedente de los países europeos, y surge como actividad complementaria de la agricultura.

Fue en el nordeste donde primeramente se organizó esta división entre agricultura y ganadería en función del trabajo de los ingenios (un ingenio exigía como media 30 bueyes), para transporte y para la alimentación. Este desarrollo ganadero se realiza en la *caatinga* ya desde finales del siglo xvi, fecha en que, según Orlando Valverde (32) fue prohibida la cría de ganado a menos de 10 leguas de la costa, excepto en la actual isla de Marajó. Las grandes sequías contribuirán luego a dispersar al ganado y hacerlo emigrar hacia el interior. El poblamiento y la colonización del *sertão*, así como la organización administrativa, se realizarán siguiendo a este ganado: fue así como en 1758 Piauí se convirtió en capitanía emancipada (32).

En el Brasil central la evolución siguió una tendencia parecida hasta el momento en que el descubrimiento de las minas de oro intensificó la demanda de caballos y mulas para el transporte del mineral. Los paulistas se dirigieron al sur, hacia las cuencas del Paraná y Uruguay, en las fronteras del dominio español. Se produjo así la asociación de áreas de actividad muy alejadas, que se ponían en contacto a través de enormes transportes de hasta un año de duración; las ferias de Sorocaba eran el nudo de esta asociación, cuyo apogeo se dio en el siglo xviii. Con la decadencia de la minería, los mineros se transformaron en pequeños agricultores y ganaderos. A partir del siglo xix, los paulistas integraron también en su sistema la zona ganadera del Pantanal en el borde del Paraguay, con la construcción de la línea férrea São Paulo-Corumbá, por la cual se realizó la exportación de este ganado.

En las áreas más meridionales del Brasil la ganadería se desarrolló también, en un principio, por la influencia paulista como actividad complementaria. Pero el alejamiento resultaba aquí excesivo y la asociación se rompió pronto. Como, por otra parte, los colonos europeos que a partir de 1825 se instalaron en el sur del Brasil desarrollaron al mismo tiempo la ganadería junto a la agricultura, no hubo la posibilidad de convertir en complementario de la agricultura a este sector ganadero del sur, el cual se especializó en la exportación hacia Europa. Posteriormente hubo también un cierto desarrollo agrícola y ello atenúa hoy la oposición entre sectores de ganadería y sectores de agricultura. Deffontaines concluye afirmando que, con la excepción de la Amazonia, la ganadería ha sido un gran factor de regionalización, oponiendo por su actividad áreas diversas (litoral e interior, áreas mineras y ganaderas) aunque asociando al mismo tiempo de manera íntima a estas áreas y haciéndolas de hecho complementarias.

Guy Lasserre y Milton Santos brindaron una densa y sugestiva comunicación sobre las plantaciones tropicales y la regionalización del espacio en el Brasil (5). Su propósito es el de analizar «hasta qué punto el espacio inorganizado brasileño ha recibido una organización regional de la instalación de los cultivos de plantación». El Brasil, hasta época reciente, se caracterizaba por una economía de tipo colonial, «de desarrollo rápido y en vías de perpetua transformación», de la cual son ejemplo precisamente los cultivos comerciales de plantación. En ellos pueden distinguirse tres etapas. Una primera, relacionada con el gran comercio colonial portugués, comprende los siglos *xvi* al *xviii* (caña de azúcar, tabaco, algodón); una segunda, en el siglo *xix*, relacionada con las necesidades de los países industrializados europeos (café, cacao...) y una tercera, ya en nuestro siglo, en relación con las necesidades del Brasil moderno e industrializado (hevea, sisal, yute, ricino, algodón...). Esto permite a los autores establecer una primera clasificación de regiones agrícolas combinando a la vez criterios espaciales e históricos: vieja región azucarera del litoral nordestino, regiones azucareras recientes del estado de São Paulo, etc.

Las zonas agrícolas especializadas en la plantación han originado áreas complementarias, para el abastecimiento de víveres y animales. Estas actividades filiales pueden ser actividades regionalizantes. La complementariedad llega incluso a la creación de otras áreas de plantación, como es el caso del tabaco del Reconcavo de Bahía, creada en relación con la cercana área azucarera debido a que las hojas de tabaco servían para pagar los esclavos. «Un cultivo principal de exportación puede engendrar regiones complementarias y contribuir de esta manera a regionalizar el espacio desde el punto de vista agrícola.» De hecho, cada zona litoral de plantación disponía de su correspondiente hinterland en el interior.

G. Lasserre y M. Santos pusieron de relieve cómo esta economía de plantación ha constituido un factor esencial de organización del espacio brasileño en tres sentidos. En primer lugar atrayendo mano de obra, primero negra para las plantaciones del nordeste y después, a partir del siglo *xix*, europea para las del centro y sur. En segundo lugar, por su influencia sobre la estructura agraria,

que sobre todo se organizó en un régimen de gran propiedad. Por último por la creación de una red urbana.

Un rasgo común presentaron todas las comunicaciones de esta primera parte: el considerar la complementariedad de las actividades como factor esencial de la organización del espacio. Demangeot resaltó, con ejemplos tomados de la parte occidental del estado de São Paulo y del sertão de Pernambuco, cómo el deseo de aprovechar al máximo las diversas aptitudes del medio natural condujo a un trazado particular de las unidades administrativas: estas presentan una forma alargada para gozar de recursos complementarios. Ribeiro, Deffontaines y Lasserre-Santos, por su parte, insistieron igualmente, desde puntos de vista diferentes, en la importancia de la asociación de actividades diversas y complementarias, concretamente entre ganadería y agricultura, o entre diversas formas de actividad agraria.

En todos los casos citados es evidente que existe un lazo de unión entre todo el territorio afectado, pero cabe preguntarse si esta complementariedad es por sí sola un factor de regionalización. Al fin y al cabo, también son complementarias las minas de bauxita de Guayana y las industrias de aluminio canadiense, sin por ello considerarlas como integradas en una misma unidad regional. Nos parece que la simple constatación de una asociación y complementariedad de actividades no basta para definir a una región, si al mismo tiempo no se expresa de alguna forma el carácter y la intensidad de los lazos de unión.

### **El sureste, una macrorregión bipolarizada**

La segunda y tercera parte del coloquio estuvieron dedicadas a la presentación de algunos tipos de regiones brasileñas y al estudio del papel de las ciudades en la regionalización del espacio de Brasil.

Las dos grandes metrópolis del Brasil moderno: Rio de Janeiro y São Paulo, fueron objeto de comunicaciones particulares, a cargo de Lysia Bernardes (14), directora del magnífico estudio sobre *O Rio de Janeiro e sua região*, publicado en 1964 por el Instituto Brasileiro de Geografía (17), y de Pierre George (15).

Rio de Janeiro es la metrópoli tradicional, cuya fortuna se edificó en función del desarrollo minero de la región de Minas y de la capitalidad política, adquirida en el siglo XVIII. A ello se unió luego el impulso dado por la primera onda cafetalera en la Baixada fluminense y en el estado de Guanabara. Fue a partir de comienzos del siglo XX cuando apareció la competencia de São Paulo. Hoy Rio es una metrópoli en vías de transformación, cuya influencia se extiende, sobre todo, en relación con la construcción de una moderna red de autopistas, en particular la de Bahía. El hecho más destacado de la evolución reciente es el aumento de la acción directa de Rio sobre sus contornos inmediatos y el crecimiento del área metropolitana mediante la integración de nuevos municipios, que son transformados industrialmente.

A pesar de todo, la metrópoli carioca encuentra dos graves factores negativos. Por un lado, su influencia ha sido, y es, incapaz de vitalizar la actividad

agrícola de su región. Por otro, las relaciones entre Rio y su inmediata área circundante se encuentran dificultadas por la existencia del distrito federal de Rio, verdadero enclave administrativo dentro del estado de Guanabara. Y sobre todo, Rio no ha sido capaz — por motivos que no quedan suficientemente claros y que deberían estudiarse más profundamente —, de aprovechar suficientemente la ventaja inicial derivada de su capitalidad administrativa y su más antiguo desarrollo industrial, y se ha dejado alcanzar por São Paulo, su gran rival actual.

Una prueba de esta superación por parte de São Paulo se tiene en el número de grandes empresas con sede en una y otra ciudad: mientras que Rio sólo tiene 416, en São Paulo son 661 (P. Geiger, [12]). Ello es tanto más significativo cuanto que parte de las empresas instaladas en Rio son grandes empresas estatales y por ello mismo, como señala P. Geiger, su acción es más dispersa en el conjunto del país y la regionalización en el área cercana más débil que la de São Paulo.

El caso de São Paulo es verdaderamente sorprendente. En realidad, su fortuna es muy reciente y procede de la segunda mitad del siglo XIX, pero en este breve tiempo no sólo ha logrado alcanzar a Rio, sino que la ha rebasado, convirtiéndose en la gran metrópoli económica brasileña. De hecho, el desplazamiento de la onda cafetalera desde la región fluminense hacia el altiplano paulista, a fines de la pasada centuria, desplazó también el área de actividad, humana y económica, hacia el sur. Fue así São Paulo la que se benefició de la gran aportación de inmigrantes europeos, que, en relación con el cultivo del café, llegaron a este país en el espacio de muy pocos años. El café, como han señalado Guy Lasserre y Milton Santos (5), es un cultivo poblador y exige densidades de 30 a 40 obreros por kilómetro cuadrado. Hubo por ello que atraer mano de obra, que en este caso fue sobre todo europea, ya que la expansión del café se hizo principalmente tras la abolición de la esclavitud (1888). Entre 1888 y 1936 llegaron al estado de São Paulo tres millones de inmigrantes y de ellos más de 1,2 millones en los primeros trece años del período (cifras de Lasserre-Santos [5]). Fue sin duda esta aportación humana de gentes emprendedoras la que hizo la fortuna de São Paulo y le permitió superar a Rio. Una estructura favorable de la propiedad, con predominio de los pequeños propietarios, contribuyó a elevar las rentas y, consiguientemente, los niveles de consumo, facilitando así un amplio mercado a los productos industriales.

Todos estos hechos son ya bien conocidos y a algunos de ellos aludió P. Monbeig en su comunicación acerca de la regionalización del espacio paulista (13). Quizás por ello la comunicación de Pierre George (15) se centró en el aspecto industrial, presentando la historia de la ascensión industrial de la metrópoli paulista. Es interesante, en efecto, observar que São Paulo supo diversificar su estructura económica y de una metrópoli comercial y de servicios, convertirse también en industrial. Fue entre 1907 y 1910 cuando São Paulo, a pesar de contar con una población inferior, superó industrialmente a Rio (M. Santos [29]). En la creación de esta industria los inmigrantes jugaron un gran papel (caso de los Matarazzo italianos o los Jefet libaneses), aunque luego fueron

reforzados durante la segunda guerra mundial por la aportación de capitales extranjero (industria pesada, automóviles, etc.). En 1965 São Paulo empleaba más de 750.000 personas en la industria.

Las instalaciones industriales que en primer momento se emplazaron en la periferia cercana a la ciudad, se fueron luego alejando de ella, aunque siempre en relación con el trazado férreo y sobre todo con el eje hacia Santos. Hoy es la autopista la que atrae las nuevas industrias y gracias a ella se ha podido colonizar industrialmente la Baixada paulista, verdadera barrera hasta hace poco.

George propone designar el conjunto formado por el gran São Paulo — que incluye dentro de sí la aglomeración paulista y otros veinte municipios no urbanos — y la comarca litoral de Santos, con la expresión *conurbación funcional*. Reserva el nombre de *región industrial* a un área más extensa que llega hasta Campinas y Sorocaba. Sin negar el interés de estas precisiones terminológicas, nos parece que no queda suficientemente claro el tipo de relaciones que se establecen dentro de la región industrial y de la conurbación funcional y el criterio seguido para diferenciar una de otra; sólo se dice que «la zona de influencia industrial y de responsabilidad de gestión llega hasta Campinas, Jundiá y Sorocaba», sin más precisiones. Pero, ¿por qué no más allá?; ¿qué criterio se ha seguido para trazar el límite de esta región industrial?; ¿por qué no englobar, por ejemplo, Americana al pequeño núcleo situado al norte de Campinas y que «es uno de los que apoyan la expansión industrial de Campinas» (Geiger [12])? De manera semejante podría citarse el caso de Piracicaba, destacado núcleo industrial en relación con São Paulo. Quizás un buen criterio para delimitar la región industrial podría ser el de la existencia de obreros empleados en fábricas cuyas sedes sociales se encuentran en São Paulo (lo que Geiger llama «asalariados industriales externos» [12]). En Jundiá son 6.000, en Campinas 4.700, en São José de Campos 7.500. Pero en este caso, ¿por qué no incluir el valle del Paraíba, donde su número se eleva a 20.000, o el sector de São Carlos, donde son 50.000? (las cifras proceden de Geiger [12]).

Como sea, el hecho innegable es que la preponderancia de la metrópoli paulista se afirma cada día en detrimento de Rio, extendiendo su influencia hasta áreas tradicionalmente dependientes de la metrópoli carioca.

La comunicación de Yves Leloup (11) nos facilitó un ejemplo de cómo en la lucha de influencias entre Rio y São Paulo, la de esta ciudad resulta triunfante. El estado de Minas «se integra cada vez más en el espacio económico paulista». En esta lucha de influencias desempeñan un papel esencial los ejes de comunicaciones. La influencia de Rio, la metrópoli tradicional de la época minera y del siglo XIX, se mantiene todavía fuerte en el sudeste del estado de Minas y se prolonga a lo largo de la moderna ruta Rio-Bahía llegando hasta la ciudad-hongo de Governador Valadares (5.734 habitantes en 1940 y más de 100.000 habitantes en 1965). La de São Paulo, en cambio, se deja sentir de forma particularmente intensa en el sur y suroeste, a lo largo de la ruta São Paulo-Brasília-Belem, aparte de estar difusa en un área mucho más amplia.

Esta influencia creciente de São Paulo sobre el estado de Minas, no ha destruido, sin embargo, la de Belo Horizonte, la capital creada en 1897, que se

afirma cada día más, al compás de su crecimiento poblacional (25.000 habitantes en 1920; 177.000 en 1940 y más de un millón en 1965). Aparte de su influencia bancaria, que supera los límites del estado, y administrativa, posee una influencia difusa en todo el estado y directa en la parte central del mismo. Sin embargo, esta influencia directa se ejerce sobre todo en el sector servicios, escapándole en gran parte la decisión industrial, cuyos centros se encuentran en São Paulo, en Rio o en el extranjero. El caso de Belo Horizonte constituye así un claro ejemplo, y no el único en el Brasil, de lo que podría denominarse «metropolización imperfecta» en la que ciertos aspectos esenciales de la economía están sustraídos al control de la metrópoli regional.

Es curioso observar, de todas formas, este hecho del reforzamiento del papel de las capitales regionales a pesar del creciente peso de las dos grandes metrópolis, la carioca y la paulista. Otro caso semejante, aunque de escala diferente, parece ser el de Juiz de Fora, aunque aquí los juicios son contradictorios. Mientras Y. Leloup (11) piensa que «actualmente la falta de dinamismo y la influencia directa de Rio y Belo Horizonte, debido a las carreteras, le quita una gran parte de su influencia regional», Lycia Bernardes (14) opina que «a pesar de las modificaciones de los circuitos de comercialización —consecuencia de la industrialización y del desarrollo de los transportes por carretera— y del rápido progreso de los centros secundarios en materia de equipamiento, Juiz de Fora domina vigorosamente su región; es una verdadera capital regional que se equipa con nuevos servicios e industrias que sirven a una clientela local y regional».

Es difícil decidir quien tiene razón (\*). De todas formas llama la atención que dos geógrafos conocedores de la realidad brasileña puedan juzgar de forma tan diferente el mismo hecho. En realidad, da la impresión de que con estas afirmaciones se emiten solamente juicios subjetivos. Conviene llamar la atención sobre el peligro que ello representa para nuestra ciencia. Por este camino la Geografía llegará a un callejón sin salida. Se hace imprescindible encontrar criterios objetivos de medida que permitan evitar contradicciones como la señalada, si se quiere que la Geografía sea verdaderamente científica.

La industria ha desempeñado un papel esencial en la elaboración de la vida regional en toda esta parte sureste del Brasil. Esta fue la aportación fundamental de la comunicación de Pedro P. Geiger (12), basada sobre todo en los ejemplos de Rio, São Paulo y Belo Horizonte. Puso este autor de relieve cómo la industrialización, además de ser un resultado de un proceso interno de diferenciación «es en sí misma un elemento activo propulsor de los procesos de regionalización». Sobre todo si las implantaciones industriales se polarizan en un centro concreto, estimulan a la larga la aparición de servicios, la creación de una red viaria y, por ello mismo, la intensificación de los movimientos de re-

\* Otro geógrafo brasileño, Pedro P. Geiger (12), parece adoptar una posición ecléctica. Para él, Juiz de Fora elabora un área de influencia cuyos límites no se confunden con los de la región tradicional agrícola de la zona de mata. «Juiz de Fora se mantiene como un importante centro regional.» Su industria es un hecho de la burguesía local, sin haber recibido inversiones externas importantes; por ello su posición relativa ha disminuido en el panorama nacional y la fuerza de su regionalización es menor de lo que podría ser.

gionalización. En este sentido, el autor piensa que la mayor regionalización de São Paulo (respecto a Río) procede no sólo de su gran poder industrial, sino de la participación de su industria en la polarización de un núcleo.

Geiger centró su comunicación en el análisis del Sureste, la región donde existe una mayor integración y donde los procesos de regionalización se encuentran más avanzados. Este hecho es paralelo a la presencia de un gran número de ciudades industriales y se encuentra en relación con ello. El autor cree que las relaciones intensas entre Río, São Paulo y Belo Horizonte son un resultado principalmente de la estructura industrial desarrollada de estas áreas. De hecho, y por estas circunstancias, toda esta parte sureste del Brasil constituye una macrorregión bipolarizada (Río y São Paulo) y con un polo satélite secundario (Belo Horizonte). Constituye, respecto al conjunto del país, el «Brasil metropolitano», como ha sido denominado por algunos autores.

### **El Noroeste y la Amazonia, espacios menos organizados**

Fuera de esta macrorregión surestina, verdadero corazón del Brasil moderno, los procesos de regionalización se encuentran mucho menos avanzados.

El Nordeste, la más antigua región urbanizada del Brasil, es un área donde la adquisición de una conciencia y de unos lazos regionales está avanzando rápidamente, si bien la organización se hace fundamentalmente en función de impulsos venidos del exterior. La comunicación de Milton Santos (7) y algún estudio previo del mismo autor (30), nos ilustran perfectamente sobre estos hechos.

Hace unos veinte años sertão y litoral nordestinos no tenían conciencia de pertenecer a la misma unidad regional. Desde un punto de vista climático el Nordeste es una región seca bordeada por una franja húmeda. A partir de los años 30 comenzaron a realizarse grandes inversiones estatales en dicha área y la organización del espacio empezó a sufrir modificaciones. En aquel momento se trataba de un espacio multipolarizado. Las inversiones hicieron que se anudaran lazos con las grandes metrópolis del sur aumentando su relación y su dependencia con ellas. Pero al mismo tiempo aumentaron los lazos de dependencia entre los habitantes. Es de destacar la importancia de la acción de la SUDENE en la creación de la conciencia regional sobre todo a partir de 1955. De hecho, el Nordeste «es una región-programa que se ha convertido en una *región* para los habitantes».

Un factor positivo en el Nordeste es el nuevo dinamismo de Salvador relacionado principalmente con el descubrimiento y la explotación de la cercana cuenca petrolífera. Ello le ha dado una gran vitalidad y está contribuyendo a reforzar su papel regional. De todas formas es significativo, como ha señalado Milton Santos en un trabajo anterior (30), que este nuevo dinamismo haya sido provocado por la actuación de un factor de origen extraño a la ciudad. Las empresas impulsoras son, en efecto, estatales (Petrobrás) o en relación con ellas. La burguesía y las iniciativas locales no juegan ningún papel o marchan a re-

molque. Cabe preguntarse si es ello algo típico de los países subdesarrollados o, por el contrario, una característica de los nuevos tiempos que vivimos.

El Nordeste es, pues, un ejemplo de región antiguamente urbanizada y que hoy parece avanzar resueltamente hacia una mayor organización del espacio, hacia una regionalización.

En la Amazonia, en cambio, la falta de hombres constituye un grave factor negativo de regionalización, a pesar de lo cual no puede decirse que sea un espacio inmenso indiferenciado. Esta fue la aportación de la comunicación de C. Vergolino Dias y J. Gallais (8). Factores negativos son también el hecho de que la Amazonia es un medio aislado, encerrado en sí, a donde no llegan impulsos estimulantes por la falta de centros periféricos. Todo en este vasto espacio conduce a la fluidez, al desenraizamiento, desde el medio natural hasta la estructura social (en particular el latifundismo). La acción de las ciudades sólo transforma realmente el territorio inmediatamente circundante, que se convierte en un área de aprovisionamiento. Aparecen, sin embargo, también aquí algunos factores de renovación: el eje fluvial tradicional está siendo modificado por las modernas vías Brasilia-Belem y Brasilia-Acre y por la futura Brasilia-Santarem.

La alusión a estas carreteras nos lleva a plantear necesariamente el problema de las repercusiones que tendrá la presencia de Brasilia sobre el inmenso espacio interior brasileño. Pero incomprensiblemente, de esto no se habló en el coloquio. Brasilia fue la gran ausente del seminario sobre la regionalización del Brasil. Sin embargo, cabe esperar que su construcción ha de introducir profundas modificaciones sobre la incipiente red urbana de esas tierras interiores. Por ello mismo el estudio y la previsión de estas modificaciones constituye un tema apasionante para el geógrafo. El caso de Brasilia es interesante porque la nueva ciudad ha sido fundada lejos de los centros de actividad del Brasil. La cuestión puede plantearse — como apuntaba Pfeifer con ocasión del symposium sobre Brasilia en el seminario acerca de las capitales de América latina, celebrado en Toulouse (28) —, es la de si será posible para una capital desarrollar un territorio no poblado sin estar fundada ya sobre una economía desarrollada. De todas formas, Brasilia lleva camino de convertirse, por su propio dinamismo, en una metrópoli que une ya a sus funciones administrativas, para las que había sido creada, unas funciones industriales diferenciadas, aunque no haya logrado arrebatar todavía a Río la Banca nacional ni la dirección política del país.

## **Papel de las comunicaciones en la organización del espacio**

Repetidamente se puso de manifiesto a lo largo del coloquio la importancia de la red de comunicaciones en los procesos de regionalización. Las mejoras o modificaciones de esta red introducen cambios profundos en la organización del espacio. Líneas atrás hemos tenido ocasión de referirnos a ella al señalar el papel jugado por las modernas autopistas Río-Bahia y São Paulo-Brasilia en la mo-

dificación de las áreas de influencia de las metrópolis carioca y paulista. Igualmente hemos aludido al nuevo factor de regionalización en el espacio amazónico que constituyen las autopistas que parten de Brasilia. El tema ha merecido ya cierta atención y un notable trabajo ha sido dedicado por Orlando Valverde y Cathalina Vergolino Dias a las transformaciones inducidas por la autopista Belém-Brasilia (31). Insistimos de nuevo aquí sobre estos problemas.

La nación brasileña ha sido integrada y modelada por los ferrocarriles, los cuales, a su vez, fueron construidos en función de las necesidades de exportación. Ello trajo como consecuencia la formación de redes de comunicación inarticuladas y polarizadas en torno a cada metrópoli regional. Las redes más densas, al igual que la mayor densidad de poblamiento, se constituyeron allí donde la actividad económica exportadora era mayor (plantaciones de café, caña, minería...). La influencia de los ferrocarriles fue tan grande que llegó a crear incluso la toponimia comarcal (La Sorocaba, La Paulista...).

En la actualidad la situación ha cambiado y el papel revolucionario es jugado por las autopistas. En función de ellas se extiende sobre todo la influencia de São Paulo (Davidovich [19]).

En términos generales, puede decirse que la apertura de nuevas rutas entre dos ciudades juega siempre en favor de la más poblada y dinámica, en este momento, la cual integra en su espacio a la otra. Es lo que ya en 1931 fue expresado por Raily en su conocida ley referida a las áreas comerciales: «dos centros comerciales atraen aproximadamente las compras de la población intermedia en razón directa del número de habitantes de aquellos centros y en proporción inversa al cuadrado de la distancia entre cada núcleo o centro y la intermedia atraída».

El caso de Río Grande do Sul, estudiado por Boudeville (18) es significativo a este respecto. La construcción de las carreteras BR-2 hacia Pelotas y BR-37 hacia Uruguaiana ha incorporado estrechamente a Porto Alegre, el centro más poblado, parte de las áreas antes dominadas por estas ciudades. Queda por ver qué consecuencias tendrá la competencia de Montevideo cuando la BR-2 se prolongue hasta esa ciudad y entre en vigor la Asociación Latinoamericana de Libre Cambio. Es posible entonces que la capital uruguaya pueda integrar en su órbita, por su mayor peso demográfico, una parte del espacio meridional brasileño.

En el nordeste encontramos otro ejemplo interesante de la importancia de las comunicaciones en la organización del espacio, señalado por Milton Santos en su estudio sobre el Recóncavo de Bahía (30). Hacia los años 40 Salvador perdió buena parte de la influencia sobre su estado porque la construcción de carreteras se realizó desde el sur, desde las grandes metrópolis económicas del sureste, que entonces empezaban a sufrir la revolución industrial y se encontraban en plena expansión. La construcción de las carreteras se hizo, pues, en provecho de las metrópolis surestinas, sobre todo São Paulo. Esto provocó una disminución de la integración regional en el estado de Bahía, la cual por otra parte se produjo paralelamente a una crisis agrícola del Recóncavo y a una crisis económica general. Desde 1950 el nuevo dinamismo de Salvador, en relación con

el petróleo, se traduce en la construcción de carreteras, que refuerzan el papel regional de Salvador. La renovación va unida al mismo tiempo a un aumento de la población urbana y a la aparición de nuevas industrias (relacionadas con la explotación del petróleo, construcción, bienes de consumo). El mercado industrial de Salvador se extiende gracias a las nuevas carreteras, afirmando así su influencia. Los centros interiores, aunque siguen siendo satélites de las metrópolis del sureste, se convierten nuevamente en satélites de Salvador, siendo en este sentido particularmente significativo el estrechamiento de lazos con Feira de Santana, centro subregional de expansión. Las ciudades que quedan al margen de las nuevas formas de circulación han disminuido en población y en vitalidad, mientras que las que más se desarrollan son precisamente aquellas que se hallan mejor situadas desde el punto de vista de los ejes circulatorios (Feira de Santana, Alogoinhas).

Puede surgir, de todas formas, la duda sobre si realmente esta construcción de nuevas rutas favorece el proceso de regionalización en un país en vías de desarrollo. Ha sido Kayser (6) el que ha planteado la cuestión: «Al penetrar en conjuntos territoriales animados por flujos tradicionales internos, desvía estos hacia el exterior; al poner en relación regiones y centros muy alejados unos de otros, la carretera hace progresar sin duda bajo una cierta forma la integración nacional; pero ¿no contribuye a destruir, por un tiempo al menos, la frágil existencia de una integración regional?»

Algunos casos concretos parecen venir en apoyo de la argumentación de Kayser. Por ejemplo, dentro del Estado de Bahía, en la Chapada Diamantina, en la actualidad «uno de los factores esenciales de la descomposición económica reside, bastante paradójicamente, en el desarrollo de las vías de comunicación y especialmente de las facilidades de acceso a São Paulo». La autora de estas palabras, J. Beaujeu-Garnier (16), ha puesto de relieve cómo con la construcción de la autopista Rio-Bahía se ha acentuado de forma alarmante el éxodo rural de gentes que marchan a trabajar a las industrias paulistas.

A pesar de todo y a despecho de esta desorganización momentánea parece que, a la larga, la mejora de la red de comunicaciones contribuye a aumentar la integración regional y a reforzar el papel de las metrópolis regionales. Los ejemplos de Rio Grande do Sul y del Nordeste son significativos. Pero de todas formas, el problema queda planteado.

## El valor de las regiones homogéneas

Llegados aquí cabe preguntarse sobre el concepto mismo de región y plantearnos el problema del valor de las nociones tradicionales en los países subdesarrollados.

Una de las definiciones más conocidas de región, la de Max Sorre, define a ésta como «el área de extensión de un tipo de paisaje». Esta definición, citada en dos ocasiones en el coloquio de Burdeos, nos introduce en una de las nociones clásicas de la región, la región homogénea.

El principio de homogeneidad de un territorio puede proceder del medio físico o del tipo de actividad, todo lo cual se refleja en el paisaje del mismo: toda región homogénea se caracteriza por un paisaje determinado, ya sea natural o humano. En esta línea de pensamiento se situaba la comunicación de Demangeot, para el cual la región viene definida por «su actividad, su paisaje y sus límites».

Las dificultades surgen, sin embargo, cuando se intenta pasar de una definición teórica general a una delimitación concreta de las distintas regiones. La misma comunicación de Demangeot fue una prueba de ello, a pesar de estar centrada sólo en el papel del medio natural. Las cosas se complican todavía más cuando se intenta obtener una visión sintética utilizando criterios muy diversos, físicos y humanos, para delimitar unas regiones homogéneas. Una de las comunicaciones al coloquio de Burdeos, la de Correia de Andrade, facilitó una cumplida prueba de ello.

El Instituto Brasileño de Geografía, a petición del Ministerio de Planificación y Coordinación Económica ha realizado una serie de estudios acerca de la división de Brasil en regiones homogéneas. El principal logro de este intento ha sido la delimitación de una serie de regiones homogéneas parciales (demográficas, agrícolas, etc.), si bien surgen serias dudas en cuanto a la validez de los intentos de síntesis, en el caso de que éstas hayan sido realizadas.

El interés de la comunicación de M. Correia de Andrade (9) sobre la división del espacio de Pernambuco en regiones homogéneas, residía en el hecho de que se trataba de la presentación por parte del director de las investigaciones, de los trabajos y conclusiones alcanzados en este Estado. El objetivo del estudio era el de «suministrar al gobierno un diagnóstico del Estado e indicar los desequilibrios regionales existentes». El trabajo se realizó basándose en las condiciones naturales y los sistemas de utilización del suelo y se considera previo a un intento de división del Estado de Pernambuco en regiones polarizadas.

La comunicación de Correia de Andrade constituye un ejemplo de hasta qué punto es difícil realizar una división homogénea del espacio. Ilustra al mismo tiempo sobre la necesidad de encontrar nuevos marcos al estudio regional, ya que los utilizados en la actualidad son, con frecuencia, insatisfactorios.

Algunos ejemplos mostrarán hasta qué punto es poco convincente la división regional propugnada en Pernambuco. En la «microrregión noroeste del Agreste», la densidad de población oscila entre 46 y 178 habitantes/km<sup>2</sup> y las precipitaciones entre 538 y 929 mm; desde el punto de vista agrario junto a una ganadería semiextensiva coexiste una agricultura con cultivo de algodón, coco, plátanos, arroz, mandioca, naranjo, cacahuete, ricino... hasta un total de 18 plantas características bastante heterogéneas, las cuales en mayor o menor grado se señalan también en otras microrregiones. La «microrregión de la Mata seca» presenta cifras de pluviosidad que oscilan entre 1.981 y 724 mm, una densidad de población entre 46 y 270 habitantes/km<sup>2</sup> y como plantas de cultivo dominantes se señalan la caña de azúcar y el algodón (junto al tomate, maíz, plátano, agave, naranjo, mandioca...). Por último, la «microrregión de la Mata húmeda» recibe entre 2.464 mm y 665 mm de lluvia, su relieve varía entre 0 y 600 m y su densidad

de población entre 47 y 187 habitantes/km<sup>2</sup>; el único rasgo común es aquí el cultivo de la caña de azúcar, pero ésta aparece también en otras microrregiones vecinas y, por tanto, no puede servir de elemento definidor.

Si recordamos que se trata de un intento de dividir el Estado de Pernambuco en «regiones homogéneas», habremos de reconocer que los resultados son poco satisfactorios. El mismo autor reconoce algunos de los defectos del estudio. En particular el derivado de la necesidad de tener en cuenta los límites municipales, lo cual lleva a ciertas unidades a extenderse sobre medios naturales diversos. Pero independientemente de esta circunstancia de detalle queda, nos parece, un hecho esencial: la imposibilidad de realizar una división homogénea del espacio de carácter multifactorial. Sólo las divisiones según aspectos parciales determinados (población, cultivos, actividad, ganadería...) puede tener realmente algún valor de «homogeneidad».

## Las regiones polarizadas en Brasil

El concepto de polarización se ha generalizado en Geografía y en Economía a partir del estudio de las áreas de influencia comercial de las ciudades. Desde la tercera década de nuestro siglo estos estudios se han ido popularizando y en la actualidad, tras los trabajos de Perroux y otros economistas, así como de numerosos geógrafos, la noción de polo, de región polarizada se encuentra suficientemente conocida y han sido objeto de amplia aplicación en estudios concretos.

Queda, sin embargo, el hecho de que la mayor parte de estos estudios se han realizado en países europeos o de la América anglosajona, es decir, en áreas con un elevado nivel de desarrollo económico. Es sin duda en estos países en los que piensa Kayser cuando en la obra *Geografía activa* define a la región en función de tres características esenciales: «los vínculos existentes entre sus habitantes, su organización en torno a un centro dotado de una cierta autonomía y su integración funcional en una economía global».

Por ello resultaba particularmente interesante el coloquio de Burdeos para intentar comprobar si las nociones de espacio polarizado eran aplicables de alguna forma a países en los que el espacio se encuentra aún ampliamente indiferenciado, en los que la huella del hombre es muy poco intensa y a veces casi inexistente y en las que las formas de organización y la integración estatal están mucho menos avanzadas. El caso de Brasil es, además, especialmente valioso dado que es quizás uno de los pocos países en vías de desarrollo en los que existe suficiente número de estudios parciales y de conjunto para apoyar las observaciones. En efecto, aparte de algunos estudios parciales realizados por geógrafos o economistas europeos (Rochefort [26], Roche [27], Boudeville [18]), y de varios trabajos elaborados por geógrafos brasileños (Geiger y Davidovich [22], L. Bernardes [17]), existe un ambicioso estudio de conjunto, realizado por el Conselho Nacional de Geografia para el Ministerio del Plan del Brasil, acerca de las redes urbanas del país (24).

La comunicación de M. Rochefort (10) constituyó precisamente una presentación global de las conclusiones obtenidas por este estudio, al mismo tiempo que criticaba el método empleado y los resultados alcanzados. Su crítica era tanto más valiosa cuanto que él mismo contribuyó de manera decisiva a la organización del trabajo en sus primeras fases.

El objetivo del estudio era identificar los principales centros polarizados del Brasil, definir su posición jerárquica y delimitar sus áreas de influencia. Se han llegado a definir nueve grandes centros de polarización, que son las metrópolis regionales: Belem, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba y Porto Alegre. El número de metrópolis definidas coincide con las señaladas por P. Geiger y F. Davidovich (22), aunque hay alguna variación en la composición: estos autores incluyen a São Luís y no consideran en cambio a Curitiba. De hecho, no todas las ciudades consideradas poseen el mismo dinamismo y la misma fuerza regionalizadora. Algunas de ellas son «metrópolis incompletas», como ha señalado Milton Santos en alguna ocasión (29), y sobre todas se deja sentir la influencia de las dos grandes metrópolis nacionales, Rio y São Paulo.

Todas estas metrópolis se encuentran en la franja atlántica, a la escala subcontinental brasileña. Sus áreas de influencia por ello mismo son disimétricas y se extienden hacia el oeste, lo cual ocurre incluso en la metrópoli más interior, Belo Horizonte, por choque con estas influencias litorales. Se trata, en general, de espacios inmensos, a los que — como indica Rochefort — resulta difícil dar la denominación de región en su acepción corriente.

Por debajo de las grandes metrópolis se han reconocido centros de segundo y tercer nivel, en gran número en las regiones más pobladas y más escasos en el interior. La categoría de estas ciudades en cuanto a población es muy diferente y lo mismo ocurre en cuanto a las áreas dependientes: a veces son espacios inmensos poco poblados (caso del área dependiente de Manaus) y otros reducidos y de gran población (Juiz de Fora o de Ribeira do Preto).

Además de la presentación general de Rochefort, toda una parte del coloquio estuvo dedicada al estudio del papel de las ciudades en la regionalización del Brasil. Con ello los organizadores y la mayor parte de los participantes adoptaban implícitamente una postura positiva ante el problema e identificaban de alguna manera el término «región» con el de «región polarizada». Por ello mismo la crítica de la aplicación de este concepto en los países subdesarrollados, realizada en el mismo coloquio, adquiere un significado especial.

## **El valor del espacio polarizado en los países subdesarrollados**

Diversas críticas pueden hacerse a la noción de región polarizada, delimitada en función de las áreas de influencia de las ciudades. Algunas de ellas fueron realizadas por el mismo Rochefort y otras por Bernard Kayser, en la que nos parece unas de las más interesantes comunicaciones presentadas al coloquio (6).

En realidad, como justamente señala Rochefort, el área de influencia de las ciudades sólo da una indicación de los límites aproximados de los espacios polarizados, sin precisar ni su importancia ni el contenido de los fenómenos de polarización en el interior del espacio delimitado. Es decir, falta, además, conocer cualitativamente el valor de los flujos a que dan lugar esas ciudades y la potencia real de la polarización sobre el espacio dependiente de ellos.

Por otra parte, el método de estudio, por razones de la documentación disponible, ha de utilizar ciertos servicios muy especializados de las ciudades para conocer la influencia de las metrópolis. Se llega así a determinar una polarización cierta, pero que afecta a un número muy reducido de personas. Es lo que reconoce también Rochefort en su comunicación cuando admite que en muchos casos entre las grandes metrópolis y el espacio que depende de ellas no existen más que lazos indirectos que no dan lugar a relaciones humanas reales y directas.

Cabe, pues, preguntarse sobre el valor de las áreas de influencia urbana como espacios operacionales, para la acción. La conclusión de Kayser es que «desde el punto de vista de la acción la zona de influencia es un elemento insuficiente, pues afecta a un número muy pequeño de personas; no sirve, por tanto, para señalar los límites de la acción que se puede ejercer sobre una población». Conclusión que nos parece muy acertada, aunque reconozcamos la dificultad de hallar otros criterios de delimitación.

Todas estas críticas son de tipo general y se refieren a la dificultad de identificar exactamente región polarizada y área de influencia urbana. Pero es que, además, en los países en vías de desarrollo las dificultades son todavía mayores y la identificación mucho más arriesgada.

Cuando en un país subdesarrollado se delimita el área de influencia de una metrópoli basándose en la irradiación de ciertos servicios muy especializados, se trazan, con frecuencia, unos lazos ideales, sin una virtualidad real. En las regiones en las que el autoconsumo es la norma general y en las que el bajo nivel de vida comporta una ínfima utilización de servicios, la posibilidad de acudir a la consulta de un gran especialista médico urbano, de estudiar en una determinada universidad o incluso de leer la prensa regional no es sino una pura entelequia. El número de personas que realmente utilizarán estos servicios será mínimo y, por consiguiente, los lazos reales con la metrópoli prácticamente inexistentes. En un caso extremo, el de la Amazonia, es esta misma idea la que Vergolino Dias y Gallais querían expresar cuando afirmaban que la polarización que ejerce Manaus sobre el caboclo de la selva, aunque existente, no es mayor que la que tienen Londres o Nueva York, cuyas bolsas dirigen las cotizaciones (8).

Se trata, muchas veces, de redes urbanas mal estructuradas, con un centro macrocéfalo que concentra la mayor parte de los servicios y un escaso número de centros subordinados. La influencia de estas metrópolis es muy limitada. De hecho, como indica Rochefort, en algunos casos su acción más importante es la de atraer masas enormes de inmigrantes de su área de influencia, «lo que podría hacer pensar en una desorganización del espacio por estas grandes metrópolis» (caso de Fortaleza, Recife o Bahía).

Resulta, pues, que dentro del marco definido por el área de influencia urbana la organización y la integración del espacio y su relación con el centro director son muy precarias. Ahora bien, como estas tres características son esenciales en la noción de región polarizada se deriva de ello una dificultad real de aplicación de este concepto en los países subdesarrollados.

Esta falta de integración interna regional se refleja también en la existencia de una estructura económica inarticulada, en que una parte del espacio, además de escapar a la acción del centro regional, se encuentra ligado por unos lazos estrechos a otros centros exteriores. Es lo que ocurre, por ejemplo, cuando una parte de las industrias regionales depende de empresas extrarregionales, como es el caso de la industria cercana a Belo Horizonte, que ya hemos citado. O cuando existen áreas de plantaciones totalmente dirigidas al exterior y dependientes de empresas extranjeras. Como indica Kayser, en estos casos junto a la influencia central existen influencias centrífugas mucho más importantes que deben ser tenidas en cuenta. En cualquier caso, es evidente que la noción de espacio polarizado, tal como ha sido definido por ejemplo por Boudeville («espacio heterogéneo cuyas diversas partes realizan entre sí más intercambios que con las regiones vecinas») no puede ser aplicado plenamente a muchas áreas del Brasil. Tanto más si tenemos en cuenta que en un territorio de economía escasamente desarrollada las relaciones internas pueden ser casi inexistentes debido a las débiles necesidades de la población y al predominio del autoconsumo familiar (caso de ciertas áreas del nordeste).

De todas formas hay que guardarse de generalizar precipitadamente. Existen, en efecto, en Brasil suficientes y notables diferencias entre unas áreas y otras del país como para evitar cualquier generalización prematura. En Brasil esta integración nacional, además de haber comenzado muy tardíamente — como puso de relieve Celso Furtado en una de sus intervenciones — no está todavía completada. Los niveles de desarrollo y la organización del espacio son muy diferentes en el norte y nordeste y en el centro y sur. Los desequilibrios regionales son muy pronunciados. Pero esto quiere decir que a escala nacional el espacio se encuentra sin integrar, con lo cual el análisis de las redes urbanas y de la organización regional nos conduce a considerar lo que parece ser uno de los más graves problemas de los países subdesarrollados: la falta de integración espacial.

Hasta la segunda guerra mundial el norte y el sur del Brasil habían de comunicarse necesariamente por vía marítima, ya que no existía una red completa de ferrocarril o carreteras. Prácticamente, el espacio de Brasil «podía ser comparado a un archipiélago en el sentido de que sus diversas unidades regionales estaban muy poco articuladas entre sí» (Geiger [12]). Desde entonces la situación ha mejorado, pero no ha desaparecido totalmente. Por ello Kayser pudo decir, refiriéndose al momento actual, que «entre unas zonas y otras no hay complementariedad ni solidaridad; el espacio aparece atomizado y, en definitiva, sólo la sumisión a un poder de decisión nacional le da una medida común».

En realidad, la concentración de población y actividades en una pequeña parte del territorio brasileño (en las aglomeraciones de Río y São Paulo trabajan

por ejemplo el 50 % del total de obreros industriales del país y otro 10 % depende de empresas de estas metrópolis) produce, según Geiger, una polarización excesiva a escala nacional. Ello, según este mismo autor «es una muestra de la debilidad del resto del país, de la falta de iniciativa e incluso del ahogamiento de los centros menores por los poderes metropolitanos; por consiguiente, esta polarización representaría la debilidad de la regionalización del conjunto del país.» Este parece ser otro de los rasgos definidores de los países subdesarrollados.

## La Geografía activa y las regiones operacionales

La urgencia de los problemas planteados en los países subdesarrollados exige la adopción de criterios de delimitación y de una tipología regional «útil por su aptitud a la cuantificación y por sus capacidades operacionales», es decir, que constituya un marco válido para la resolución de estos problemas. Esto fue quizás la aportación fundamental de la rica comunicación de Kayser, el cual trató de precisar los criterios para una tipología dinámica (entre los cuales creemos realmente valioso el criterio de la «solidaridad objetiva» entre los habitantes).

Entramos con ello resueltamente en el campo de la Geografía activa, la cual encontró en el coloquio de Burdeos ardientes partidarios, especialmente entre el grupo de geógrafos más jóvenes. Una frase de la comunicación de Kayser merece ser retenida como ejemplo de este espíritu: «los trabajos geográficos sobre la organización y ordenación del espacio, abandonando el punto de vista descriptivo están, en adelante necesaria y resueltamente orientados a la acción».

Estas preocupaciones, si bien las más extremas, no eran aisladas. Así, cuando Milton Santos ponía de relieve la necesidad de que las investigaciones geográficas sean útiles a otras disciplinas y otros investigadores, no hacía sino expresar un sentimiento parecido.

Para los geógrafos brasileños el problema no parece ofrecer duda. Para ellos la cuestión ha dejado de ser un motivo de discusión académica desde el momento en que sus investigaciones se realizan con frecuencia a petición y en coordinación con el Ministerio del Plan, con el fin de contribuir a los estudios sobre la regionalización y el desarrollo económico del país. Los trabajos sobre las redes urbanas brasileñas realizados por el Instituto Brasileiro de Geografia y presentados en el coloquio por M. Rochefort y Licia Bernardes constituyen un magnífico y alentador ejemplo de Geografía activa realizada con un rigor científico extremado y un gran espíritu geográfico.

Porque esta parece ser la principal objeción a los estudios de Geografía activa, por parte de algunos geógrafos, el de la pérdida de espíritu geográfico y de rigor científico. Estos eran los temores que expresó Orlando Ribeiro, y algún otro geógrafo de su generación, en el curso de las discusiones.

Por nuestra parte, suscribimos plenamente la posición de Kayser y creemos que la Geografía debe intentar contribuir a la resolución de los graves proble-

mas relacionados con la ordenación del territorio. La *regionalización*, entendida como un proceso dinámico y orientado de ordenación y desarrollo regional, debe tener en el geógrafo un decidido colaborador.

### ¿Se ha perdido el concepto de región?

Región natural, región histórica, región homogénea, región polarizada, región operacional, estas fueron las expresiones escuchadas en el coloquio de Burdeos. Pero, ¿es que acaso no existe la región simplemente, sin calificativos, la región donde se realiza la síntesis de los diversos hechos geográficos y cuyo estudio parecía constituir uno de los objetos esenciales y tradicionales de la Geografía?

En 1964 P. P. Geiger había intentado delimitar en Brasil unas unidades regionales definidas por su situación, su encuadramiento en una gran unidad natural y su actividad dominante (industrial, agrícola...), así como por el carácter de ésta (intensiva o no) y el desarrollo urbano y demográfico (23). Se trataba, pues, de unas regiones definidas en el sentido clásico, pero esta aportación no levantó mucho eco en el coloquio y sólo fue citada una vez, para señalar su exclusivo valor didáctico. En general, cada autor defendió su particular punto de vista, desde la región como unidad de paisaje en el sentido de Max Sorre, hasta la región operacional. Y para algunos el problema se plantea de forma distinta desde el momento en que lo que importa es emplear en cada caso aquellos marcos regionales que sean útiles para la acción. Pero en este caso puede preguntarse: ¿cómo se definen y escogen estos marcos?

Una cosa, nos parece, quedó muy clara: la dificultad de definir las regiones homogéneas teniendo en cuenta factores diversos: la homogeneidad no existe sino en aspectos concretos (relieve, vegetación, actividad agrícola...). Mucho más valiosa parece, en cambio, la noción de «región polarizada» como marco del análisis regional.

Pero esto lleva a plantear una pregunta: en aquellos lugares donde las redes urbanas no están evolucionadas, donde no hay polarización ¿no existen regiones, no es posible el análisis regional?

El problema fue planteado por Vergolino Dias y Gallais respecto a la Amazonia. La conclusión de estos autores es que no se puede dividir el espacio amazónico en polos, pero se puede ejercer un análisis regional. Y el que ellos realizaron era, sin duda, un modelo de finura y sentido geográfico.

En cualquier caso, es evidente que el concepto de región en el sentido tradicional se encuentra en crisis. Algunos participantes se sintieron entre desconcertados y divertidos ante la diversidad de tendencias que se reflejaba en las comunicaciones. A ello aludía la nota que en tono festivo circuló en un momento dado entre los asistentes, en la que se comunicaba que se había perdido el concepto de región y se rogaba su devolución al comité organizador del seminario. Una de las conclusiones más claras del coloquio de Burdeos es la de que es preciso encontrar nuevos marcos al análisis regional.

Nos preguntamos si al mismo tiempo que el marco no será necesario renovar también la terminología. La palabra región se utiliza en sentido muy diverso y con una imprecisión que no deja de asombrar. Respecto a Brasil, la expresión región podía designar tanto espacios inmensamente grandes — por ejemplo toda la Amazonia, incluida en el área de influencia de Belem — como el conjunto de un estado de la federación, o bien una división estatal. Todo dependía sin duda de la escala que se utilizaba. Evidentemente, una región es una parte de un todo, en el cual se encuentra integrado. Por ello, si se habla de Brasil, un estado puede ser una «región», y si se habla de un estado brasileño una división del mismo puede ser también designada así. Pero ¿es esto correcto?, ¿no existe efectivamente ningún criterio dimensional para la región? ¿Hasta qué punto son comparables una región definida a la escala de Brasil y una región de Bélgica o de los Países Bajos?

La pregunta fue respondida por Kayser de una manera tajante: para él «la fijación de formas dimensionales no tiene ni en las investigaciones ni en las aplicaciones de la regionalización de Brasil ningún sentido». Sin embargo, ¿no convendría profundizar más en la cuestión?

En cualquier caso, creemos, conviene fijar bien y limitar el contenido de la expresión *región*. Es interesante, a este respecto, la observación de Mombeig de que la palabra región no debería ir unida a natural: región, en efecto, indica que un espacio es *regido*, organizado de alguna manera; siempre que se habla de «región» hay que considerar también al hombre. Podría pensarse, por ello, en la posibilidad de sustituir la expresión región natural por otro como «área natural», o semejante, que evite la confusión.

Por razones similares no parece apropiada la denominación que utiliza Pierre George de *región industrial*. A pesar de que el uso está generalizado — y también Geiger la empleó para designar el área industrial cercana a Belo Horizonte, al mismo tiempo que la aplicaba a la gran región dependiente de esta ciudad — quizás la palabra región no debería aplicarse con referencia a un solo aspecto sino siempre respecto a espacios complejos.

Pero, cabe todavía una última pregunta: realmente ¿existe una unidad espacial? Aunque parezca extraño la pregunta tiene sentido y no sólo ha sido formulada, sino que ha sido contestada negativamente. Para Kayser «no hay una unidad de espacio, sino varias según el contenido que se quiere dar a éste: cada hombre se mueve en varios espacios». Pero esta afirmación destruye el concepto de región. Siguiendo este camino es toda una parte esencial de nuestra ciencia la que se encuentra sometida a revisión. Nos resistimos a seguir a Kayser en esta dirección.

## BIBLIOGRAFIA

### A. COMUNICACIONES AL COLOQUIO SOBRE «LA REGIONALISATION DE L'ESPACE AU BRÉSIL»

I. JUILLARD, Etienne: *Villes et regionalisation*.

#### I. *Les facteurs de la régionalisation de l'espace au Brésil*

2. RIBEIRO, Orlando: *Les conditions historiques de la régionalisation de l'espace au Brésil*.
3. DEMANGEOT, Jean: *Milieu naturel et régionalisation de l'espace au Brésil*.
4. DEFFONTAINES, Pierre: *Le rôle de l'élevage dans la régionalisation de l'espace au Brésil*.
5. SANTOS, Milton, et LASSERRE, Guy: *Plantations tropicales et regionalisation de l'espace au Brésil*.

#### II. *Types de régions au Brésil*

6. KAYSER, Bernard: *Les types de régions au Brésil*.
7. SANTOS, Milton: *La régionalisation du Nordeste*.
8. VERGOLINO DIAS, Catharina, et GALLAIS, Jean: *La régionalisation de l'Amazonie*.
9. CORREIA DE ANDRADE, Manuel: *La régionalisation de l'espace au Pernambouc* (presentada por M. ROCHEFORT).

#### III. *Le rôle des villes dans la régionalisation de l'espace au Brésil*

10. ROCHEFORT, Michel: *Villes et organisation de l'espace au Brésil*.
11. LELOUP, Yves: *Villes et organisation régionale du Minas Gerais*.
12. GEIGER, Pedro: *Les villes à fonctions industrielles et la régionalisation* (presentada por Lysia BERNARDES).
13. MONBEIG, Pierre: *La régionalisation de l'espace pauliste*.
14. BERNARDES, Lysia: *Rio de Janeiro et sa région*.
15. GEORGE, Pierre: *Aire métropolitaine, complexe industriel ou industrialization régionale: l'exemple de São Paulo*.  
Rapport de synthèse du séminaire par M. Olivier DOLLFUS.

### B. BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTARIA

16. BEAUJEU-GARNIER, J.: *La Chapada Diamantina centrale (Bahia, Brésil)*, «Bulletin de l'Association de Géographes Français», Paris, 340-341, págs. 45-52.
17. BERNARDES, Lysia: *O Rio de Janeiro e sua região*, I.B.G.E., CNG., 1964, 146 págs.
18. BOUDEVILLE, J.: *Croissance polarisée du Rio Grande do Sul*, en el volumen: *Le problème des capitales en Amérique Latine*, «Caravelle», Toulouse, III, 1964, págs. 345-362.
19. DAVIDOVICH, Fanny: *A proposito de «O Rio de Janeiro e sua região»*, «Revista Geográfica», Rio de Janeiro (Inst. Panamericano de Geografia e Historia), XXXIII, n.º 61, 1964, págs. 87-93.
20. DOZIER, Craig L.: *Northern Paraná Brazil. An example of organized regional development*, «Geographical Review», New York, XLVI, 1956, págs. 318-333.
21. FURTADO, Celso: *Formação econômica do Brasil*, Rio de Janeiro, Fundo de Cultura, 1963 (5.ª edición), 290 págs.

22. GEIGER, Pedro Pinchas, y DAVIDOVICH, Fanny: *Aspectos do fato urbano no Brasil*, «Revista Brasileira de Geografia», Rio de Janeiro, XXIII, n.º 2, 1961, págs. 263-362.
23. GEIGER, Pedro Pinchas: *Organização Regional do Brasil*, «Revista Geográfica», Rio de Janeiro (Instituto Panamericano de Geografía e Historia), XXXIII, n.º 61, 1964, páginas 25-57.
24. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA: *Subsídios a regionalização*, 1968.
- 24 bis. LOBATO CORREIA, R.: *Os estudos de redes urbanas no Brasil até 1965*. En *Simposio de Geografía urbana (Buenos Aires, 1966)*, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, Rio de Janeiro, 1968, págs. 173-206.
25. ROCHEFORT, Michel: *Méthodes d'étude des réseaux urbains. Intérêt de l'analyse du secteur tertiaire de la population active*, «Annales de Géographie», Paris, LXVI, n.º 354, págs. 125-143 (con ejemplos del estado de São Paulo).
26. ROCHEFORT, M.: *L'organisation urbaine de l'Amazonie moyenne*, «Bulletin Association Géographes Français», mars-avril, 1959.
27. ROCHE, Jean: *Porto Alegre, Métropole do Brasil Meridional*, «Boletim Paulista de Geografia», n.º 29.
28. ROCHE, J.; SANTOS, Milton; PFEIFER, y otros: *Symposium sur Brasília* en el coloquio acerca de *Le problème des capitales en Amérique Latine*, «Caravelle», Toulouse, III, 1964, págs. 363-401.
29. SANTOS, Milton: *Croissance nationale et nouvelle armature urbaine au Brésil*, «Annales de Géographie», Paris, LXXVII; n.º 419, págs. 37-63.
30. SANTOS, Milton: *Villes et région dans un pays sou-développé: L'exemple du Recôncavo de Bahia*, «Annales de Géographie», Paris, LXXIV, n.º 406, 1965, págs. 678-694.
31. VALVERDE, Orlando, y VERGOLINO DIAS, Catharina: *A rodovia Belem-Brasília, estudo de Geografia regional*, Rio de Janeiro, I.B.G.E., 1967, 350 págs.
32. VALVERDE, Orlando: *Geografia da pecuária no Brasil*, «Finisterra», Lisboa, II, 1967, n.º 4, págs. 244-261.

Con posterioridad a la celebración del Coloquio de Burdeos, hemos recibido la *Documentación del I Seminario sobre la regionalización*, celebrado en Hamilton (Canadá), en septiembre de 1968, publicada en Rio de Janeiro, 1969, por la Comisión de Geografía del Instituto Panamericano de Geografía e Historia. A estos materiales dedicaremos, en colaboración con el profesor VILÁ VALENTÍ, un futuro trabajo.